

OT-001-2016

Iradokizun Zenbakia Sugerencia N° :	31
Nork aurkeztu du: Presentada por:	BFA- Azpiegituretarako eta Lurralde Garapenerako Zuzendatitza Nagusia DFB- Dirección General de Infraestructuras y Desarrollo Territorial
Aurkezpen data Fecha de presentación:	04/05/2018

GAIA: Bilbo Metropolitarraren LPP Berrikuspenaren Aurrerapena dela eta aurkeztutako iradokizunari erantzuna

ASUNTO: Contestación a la sugerencia presentada al Avance de la Revisión del PTP Bilbao Metropolitano

Iradokizunaren laburpena:

A.- Bilbo Metropolitarraren LPParen Helburu Estrategikoei dagokienaz:

BM LPParen Aurrerapenaren helburu orokorrekin bat datoz, batez ere hiri eredu trinko bati buruz dagokionez, hiri berriztapenean, erabileren nahasketan eta mugikortasun jasangarrian oinarrituta. Bereziki aipatzen dira mugikortasun behartu gutxiago behar duen hiri eredu bat, garraio kolektiboko sareen bilbe antolatu batekin (1. Helburua); mugikortasunaren piramidean inbertitzea, intermodalitatean, garraio publikoan eta motorrik gabeko moduetan oinarrituta (4. Helburua), eta dauden bilbeekin loturarik ez duten erabilera masiboko ekipamenduak eta aisia eremuak murriztea (6. Helburua).

Helburu eta irizpide orokorretan beste urrats bat gehiago egitea planteatzean da, honako mekanismo hauen bitartez:

1. LPParen erredakzioan zehar aztertzea aurreikusi diren garapen poltsa berriek ea bermatu ditzaketen mugikortasun jasangarriko moduak onartzeko

Resumen de la sugerencia:

A.- En relación a los Objetivos Estratégicos del PTP de Bilbao Metropolitano:

Se comparten los objetivos generales del Avance del PTP BM, especialmente en lo que se refiere a un modelo urbano compacto, denso, basado en la renovación urbana, la mezcla de usos y la movilidad sostenible. Singularmente un modelo urbano que requiera menos movilidad forzada y con una trama de redes de transporte colectivo ordenados (Objetivo 1); invertir la pirámide de movilidad en base a la intermodalidad, el transporte público y los modos no motorizados (Objetivo 4) y restricción de equipamientos y áreas de ocio de uso masivo sin continuidad con las tramas existentes (Objetivo 6).

Se plantea dar un paso más allá de los objetivos y criterios generales, mediante los siguientes mecanismos:

1. Analizar durante la redacción del PTP si las nuevas bolsas previstas de desarrollo pueden garantizar las cuotas mínimas de aceptación de modos de movilidad



gutxieneko kuotak: garraio publikoko sareak, txirringetarako ibilbide sarea eta oinekoentzako sarea.

2. Gai hori udal planeamenduaren eskalara eramatea proposatzen da, LPParen araudian sartuz beharrezko ebaluazio mekanismoak, asentamendu berriak sailkatu ahal izateko (hori funtsezkoa da lurzoru urbanizagarrietarako), LPPan proposatzen den mugikortasun eredua derrigortasunez bermatzeko. Bi proposamen aipatzen dira, zeinak Eusko Jaurlaritzari ere helarazi zaizkion, Jarduera Ekonomikoetarako LPSaren Berrikuspenei Partziala idaztearekin batera, Saltoki Handiei dagokienez:

- a) Garraio jasangarrian iristeari buruzko azterketa: garraio publikoa, oinezkoa, bizikleta... mugikortasuna eragingo duten elementu berrietan. Araudian jarraibide batzuk sartzea irisgarritasun azterketa horiek egiteko: Mugikortasun jasangarriko moduak lortzeko gutxieneko kuota, garraio publikoko sareak (maiztasunak, edukierak, dauden lineak, sustatzaileek eta, horrelakorik egon ezean, enpresek egin beharreko kudeaketa), oinezkoek eta bizikletek erabiltzeko ibilbideak (eremuen barruan eta kanpoan), azpiegituren kudeaketa, finantzaketa sistemak...

- b) Zirkulazioaren azterketa, inguruko errepideen egoera ebaluatu ahal izateko, udalerrian dagokion

sostenible: redes de transporte público, red de itinerarios ciclistas y peatonales.

2. Se propone trasladar esta cuestión a escala del planeamiento municipal, incorporando en la normativa del PTP aquellos mecanismos de evaluación necesarios para poder clasificar los nuevos asentamientos (fundamental para los suelos urbanizables), garantizando de forma preceptiva el modelo de movilidad que se propone en el PTP. Se apuntan dos propuestas que han sido trasladadas también al Gobierno Vasco en el marco de la redacción de la Revisión Parcial del PTS para Actividades Económicas en lo relativo a los Grandes Centros Comerciales:

- a) Estudio de accesibilidad en transporte sostenible: transporte público, peatón, bicicleta... a los nuevos generadores de movilidad. Incluir en la normativa unas directrices para la realización de estos estudios de accesibilidad: cuota mínima de captación de modos de movilidad sostenible, redes de transporte público (frecuencias, capacidades, líneas existentes, gestión por parte de promotores y empresas si no existieran), itinerarios para los usos peatonales y ciclables (dentro y fuera de los ámbitos), gestión de las infraestructuras, sistemas de financiación...

- b) Estudio de Tráfico que permita evaluar la situación de las

sarera zabalduta, eta jarduera berriak horietan izan dezakeen eragina ere aztertzea, egoera indartzeko egin daitezkeen jarduerak zehazteko edo daudenak hobetzeko, edo, bestela, sailkatzeko ezintasuna, dagokion bide motak daukan egoeragatik. Azpiegiturak egotea edo egongo direla aurreikustea beti ez da izaten egingarritasunaren sinonimo.

B.- Diagnostikoaren Fasean jasotako Bide Azpiegituren Sareari dagokionez:

Hainbat zehaztapen sartzen dira Diagnostikoaren dokumentuan jasotako bide sareari buruz: Errepideen LPSan baztertutzat jotzen diren hainbat jarduketa, mantentzen jarraitzen den hainbat jarduketa, eta 04-01 "Bide azpiegituren" planoari egindako hainbat zuzenketa.

C.- Aurrerapen Fasean jasotako Bide Azpiegituren Sareari dagokionez:

Desberdintasun batzuk hauteman dira BM LPParen Aurrerapenean jasotako bideen eskemaren eta Sail hau Bizkaiko Errepideen LPSaren Berrikuspenean baloratzen ari denaren artean, hala nola:

a) Eskuinaldea:

- Iparraldeko Ardatza: Bolue-Loiu-Aireportua-Parke Teknologikoa: Aurreko LPSaren ardatza mantentzen da, Unibertsitatearen eta Aireportuaren artean konektatzeko arku berri bat gehituta, gehi Derio-Parke Teknologikoaren tarte berri bat,

carreteras de su entorno, con extensión a la red municipal afectada, y el potencial impacto de la nueva actividad en éstas, de cara a delimitar las posibles actuaciones de refuerzo o mejora sobre las mismas, o en su defecto la imposibilidad de clasificación por la situación en que se encuentre la vialidad afectada. La existencia o previsión de infraestructuras no siempre es sinónimo de disponibilidad.

B.- En relación con la Red de Infraestructuras Viarias recogida en la Fase de Diagnóstico:

Se incluyen una serie de puntualizaciones en relación a la red viaria recogida en el documento de Diagnóstico: actuaciones que pueden considerarse descartadas en el PTS de Carreteras, actuaciones que se siguen manteniendo y algunas correcciones al plano 04-01 "infraestructuras viarias".

C.- En relación con la Red de Infraestructuras Viarias recogida en la Fase de Avance:

Se han identificado algunas diferencias entre el esquema viario recogido en el Avance del PTP BM y el que está valorando este Departamento en la Revisión del PTS de Carreteras de Bizkaia., que son las siguientes:

a) Margen Derecha:

- Eje Norte: Bolue-Loiu-Aeropuerto-Parque Tecnológico: Se mantiene el eje del PTS anterior, incorporando un nuevo arco de conectividad entre la Universidad y el Aeropuerto, más un nuevo tramo Derio-Parque Tecnológico, que garantice una



Parkerako irisgarritasuna bermatzeko. Tarte horretan laguntzeko, zati batean Aireporturako Ekialdeko Sarbidea egiteko aurreikusita dagoen iparraldeko trazatua erabil daiteke (LPSaren Berrikuspenean hori kentzea proposatzen da). Azpiegitura hori “ekobulebar” motako soluzioekin diseinatuko da, norabide bakoitzean bi errailekin, eta oinezkoentzako eta bizikletetarako espazioekin. Ardatz hori zeharka lotuko beharko da Itsasadarrerantz, bi bide azpiegitura hauen bitartez:

- Unibertsitatea-Artatzako errepidea-Astrabudua-Axpe: BI-647aren galtzada bikoiztea Unibertsitatearen biribilgunearen eta Artatzako errepideko loturaren artean (zeina indartu egin beharko den). Azpiegitura berri bat, “tunela, Artatzako loturatik Altzaga auzoraino”, Astrabuduko saihebidetaren orde, Ballontiko Korridorearekin konektatzeko, Axpeko Zubiaren bitartez.
- Sakoni-Katea-Loiu ardatza: Arrontegiko Zubiaren eta BI-735aren arteko zirkulazioa antolatuko du, Kukularrako lotunean biribilgune berri batekin. Asuako eskuin ertzetik jarraituko du, Kateako biribilguneraino. BI-2704tik jarraituko du, Iparraldeko Ardatza topatu arte, Loiu parean. Zatirik gehiena

accesibilidad redundante al Parque. Este tramo podría apoyarse en parte en el trazado norte previsto para la actuación del Acceso Este al Aeropuerto (que se propone eliminar en la Revisión del PTS). Esta infraestructura se diseñará con soluciones tipo de “ecobulevard” con dos carriles por sentido y espacios para peatones y ciclistas. Este eje deberá coserse transversalmente hacia la Ría por las dos infraestructuras viarias siguientes:

- Eje Universidad-La Avanzada-Astrabudua-Axpe: duplicar la calzada de la BI-647 entre la rotonda de la Universidad y el enlace de la carretera de La Avanzada (que deberá reforzarse). Nueva infraestructura “túnel desde el enlace La Avanzada hasta el barrio de Altzaga”, en sustitución de la variante de Astrabudua, para conectar con el Corredor del Ballonti a través del Puente de Axpe.
- Eje Sakoni-Las Cadenas-Loiu: articulará el tráfico entre el Puente de Rontegi y la BI-735 con una nueva rotonda en el nudo de Kukularra. Continuará por la margen derecha del Asua hasta la rotonda de La Cadena. Continuará por la BI-2704 hasta interceptar con el Eje Norte a la altura de Loiu. Podría diseñarse en

“ekobulebar” moduko
irtenbideekin diseinatu liteke.

su mayor parte con soluciones de
tipo “ecobulevard”.

b) Bilbo Metropolitarrako Ekialdeko Zona:

- Ekialdeko saihebidia: Indarrean dagoen LPSak aurreikusitako trazatua aldatzen da, Santo Domingoko tunelaren ordeztu, Txurdinagaren eta Derioko Loturaren artean beste bat jarritz.

c) Erdialdeko Zona:

- Errekaldeko saihebidia: LPSaren proposamena mantentzen da, Udalarekin adostutako irtenbide batekin, eta gaur egun tramitatzen ari den HAPOaren Aurrerapenean jasotzen da.

d) Ezkerraldea/Meatz Eremua:

- Ballontiko ardatza: Diagnostikoaren fasean Portugalete-Balparda tartea amaitzea sartzen zen, baina Aurrerapenean desagertu egin da. Ballontiko ardatza amaitzea lehentasunezkoa da, bai Karmen-Kueto tarterako, bai Portugalete-Balparda tarterako.
- Superportuko Mendebaldeko Sarbidea: Errepideen LPSan mantentzen da.
- Enkarterriko Eskualdearen irisgarritasuna A-8 autobidetik. Las Carreras-Muskiz-Sopuerta

b) Zona Este Bilbao Metropolitano:

- Variante Este: Se modifica el trazado previsto en el PTS vigente, sustituyéndose el túnel de Santo Domingo por otro entre Txurdinaga y el Enlace de Derio.

c) Zona Centro:

- Variante de Rekalde: Se mantiene la propuesta del PTS con una solución consensuada con el Ayuntamiento que se recoge en el Avance del PGOU actualmente en tramitación.

d) Margen Izquierda/Zona Minera:

- Eje del Ballonti: Si bien en la fase de Diagnóstico se incluía la finalización del tramo Portugalete-Balparda, en el Avance se ha obviado. La finalización del eje del Ballonti es una actuación prioritaria tanto para el tramo Carmen-Kueto como para el Portugalete-Balparda.
- Accesibilidad Oeste al Superpuerto: Se mantiene en el PTS de Carreteras.
- Accesibilidad Comarca Encartaciones desde Autovía A-8. Eje Las Carreras-Muskiz-



ardatza Ardatz berri bat proposatzen da Baoko lotunean A-8an (Parke Teknologikoa), iparraldetik inguratuz Las Carreras auzoa eta ekialdetik Muskiz, BI-2701era jotzeko.

- N-634 Bilbo eta Muskiz artean: Errepide horrek hasierako funtzionalitatea galdu du eta, ondorioz, Intereseko Lehentasunezko Sarean egoteari utziko dio, Errepide Sare Lokalaren barruan sartzeko. Hainbat udalek (Bilbo, Barakaldo eta Trapagaran) bere gain hartu dute titulartasuna, izaera urbanoagoa duen bide bihurtzeko helburuarekin.

e) Nerbioi:

- Nerbioiren ardatza: BI-625a bitan banatzeko lana egiteke dago Zarátamo eta Arrigorriaga artean (AP-68 lotura), eta, halaber, errepide horretan tunel bat ezartzea falta da, Arrigorriaga Ugao-Miravallesekin lotzeko, mendebaldetik, bi udalerrietako mugan.

D.- Bizikleten Mugikortasun Sareari dagokionez:

Aurrerapenean, bizikleten mugikortasunerako proposamenaren oinarrian EAEko 2003-2016 Bizikleta Plan Nagusia dago. Bizkaiko Bizikleta Bideen LPSa hasierako fasean dago, eta aurreikusita dago aurreko dokumentuetan jasotako tarte batzuetan aldaketak egotea, batez ere Ezkerraldean-Meatze Eremuan.

Sopuerta: Se propone un nuevo eje entre el enlace de Bao en la A-8 (Parque Tecnológico), circunvalando por el norte el barrio de Las Carreras y por el Este a Muskiz, hasta dirigirse a la BI-2701.

- N-634 entre Bilbao y Muskiz: Este vial ha perdido su funcionalidad inicial por lo que dejará de pertenecer a la Red de Interés Preferente, para englobarse dentro de la Red Local de Carreteras. Varios ayuntamientos (Bilbao, Barakaldo y Trápaga) han asumido su titularidad al objeto de transformarla en una vía con un carácter más urbano.

e) Nerbioi:

- Eje del Nerbioi: Falta por ejecutar el desdoblamiento de la BI-625 entre Zarátamo y Arrigorriaga (enlace AP-68) y por implementar un túnel en dicha carretera que comunicaría Arrigorriaga con Ugao-Miraballes por la zona oeste el límite entre ambos municipios.

D.- En relación con la Red de Movilidad Ciclista:

La propuesta para la movilidad ciclista del Avance se basa en el Plan Director de Itinerarios Ciclistas de la CAPV y el Plan Director Ciclable 2003-2016. El PTS de Vías Ciclistas de Bizkaia está en fase de inicio y se prevé que haya modificaciones en parte de los tramos recogidos en los documentos

Eskatzen dute Aurrerapeneko bizikleten mugikortasunaren geruza bidaltzeko (word eta shape formatuak), eta beharrezkotzat jotzen da sailen arteko koordinazioa, BM LPPa eta Bizkaiko Bizikleta Bideen LPSa idazteko prozesuan.

Iradokizunaren erantzuna:

Jasotako iradokizunak eskertzen dira; horiek bi foru sailen artean dagoen lankidetzak sakonaren prozesuaren baitan kokatzen dira, eta kontuan hartuko dira BM LPParen hasierako onespenerako dokumentua idazteko orduan.

A.- Bilbo Metropolitarraren LPParen Helburu Estrategikoei dagokienez:

1. Hurrengo garapenak mugikortasun jasangarriko sistemen bitartez garatzeari dagokionez, iritzia da oso irizpide garrantzitsua dela edozein garapen berri planifikatzeko garaian, ea BM LPParen erredakzioan aztertuko da gaia integratzeko modua.
2. Halaber, gai horiek udal planeamenduaren eskalara eramateko modua aztertuko da. Esan daiteke 2/2006ko Legearen premiazko neurriak garatzeko 105/2008 Dekretuaren, ekainaren 3koaren, 31 artikulua ezartzen duela edozein plan urbanistikoren iraunkortasun txostenak aurrez dauden errepide eta azpiegituren gaitan eskumena duen administrazioaren txosten bat eraman beharko duela, jakiteko planean

antzerik, nagusiki en la Margen Izquierda-Zona Minera. Solicitan se les remita la capa de movilidad ciclista del Avance (formatos word y shape) y se considera necesario la coordinación entre departamentos en el proceso de redacción del PTP BM y del PTS de Vías Ciclistas de Bizkaia.

Contestación a la sugerencia:

Se agradecen las sugerencias recibidas que se enmarcan dentro del proceso de intensa colaboración que se viene manteniendo entre ambos departamentos forales y que serán tenidas en cuenta en la redacción del documento para aprobación inicial del PTP BM.

A.- En relación a los Objetivos Estratégicos del PTP de Bilbao Metropolitano:

1. En relación a que los futuros desarrollos puedan ser servidos por sistemas de movilidad sostenible, se considera que es un criterio importante a la hora de planificar cualquier nuevo desarrollo y en la redacción del PTP BM se estudiará la manera de integrar esta cuestión.
2. Igualmente se estudiará la manera de trasladar estas cuestiones a escala del planeamiento municipal. Cabe señalar que el artículo 31 del Decreto 105/2008, de 3 de junio, de medidas urgentes en desarrollo de la Ley 2/2006, establece que el informe de sostenibilidad de cualquier plan urbanístico deberá incluir un informe de la administración competente en materia de carreteras y demás infraestructuras preexistentes acerca de la afección previsible de las previsiones contenidas



aurreikusten diren jarduketek zein eragin izango dutela aurreikusten den; gainera, sareko trafikoaren eta intzidentziaren gaineko azterketak ohiko mekanismoa dira ezarpen jakin batzuk baztertzeko edo neurri zuzentzailek eta konpentsatzaileak ezartzeko. Halere, kontuan hartuko da LPPan horri buruzko aipamena egitea egokia dela, udalen eskalan jarduteko irizpide moduan.

C.- Aurrerapen Fasean jasotako Bide Azpiegituren Sareari dagokionez:

Iradokizunen idatzian aipatutako jarduketa zehatz guztiak kontuan hartuko dira, eta Errepideen LPSaren eta BM LPParen artean ahalik eta koordinaziorik handiena bilatuko da, baina beharrezkoa da kontuan hartzea izaera eta irismen desberdineko instrumentuak direla eta, ondorioz, desberdintasun batzuk egon daitezkeela dokumentu bat edo beste formalizatzeko garaian. BM LPPa izaera estrategikoko dokumentu bat da, lurraldearen ikuspegi integralarekin, eta daukan horizonte tenporala programazio sektorialarena baino luzeagoa izan daiteke, eta bere proposamenek ez dute izango aipatu programazio sektorialarena bezain zehaztapen maila.

D. Bizikletetarako bideei dagokienez:

Errepideen kasuan bezala, ahalik eta koordinaziorik handiena bilatuko Bizikleta Bideen LPSarekin, bi dokumentuen izaeraren berezko desberdintasunen barruan.

en el plan y que los estudios de tráfico y de incidencia sobre la red constituyen un mecanismo habitual para descartar determinadas implantaciones o para establecer medidas correctoras y/o compensatorias. No obstante se tendrá en cuenta la pertinencia de hacer referencia a ello en el PTP como criterio de actuación en la escala municipal.

C.- En relación con la Red de Infraestructuras Viarias recogida en la Fase de Avance:

Se tendrán en consideración todas las actuaciones concretas apuntadas en el escrito de sugerencias, buscando la mayor coordinación posible entre el PTS de Carreteras y el PTP BM, si bien es necesario tener en cuenta que se trata de instrumentos de diferente naturaleza y alcance, con lo que puede haber algunas diferencias entre la formalización de uno u otro documento. El PTP BM es un documento de carácter estratégico, con una visión integral del territorio y un horizonte temporal que bien puede superar el de la programación sectorial, si bien sus propuestas carecerán del grado de concreción de dicha programación.

D. En relación a las vías ciclistas:

Al igual que en el caso de las carreteras, se buscará la máxima coordinación con el PTS de Vías Ciclistas, dentro de las diferencias propias del carácter y naturaleza de ambos documentos.